

ELEANOR SHARPSTON

FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA

Az ismertetés napja: 2006. szeptember 14.¹

1. A jelen ügyben a Bizottság az EK 226. cikk alapján annak megállapítását kéri, hogy a Görög Köztársaság – mivel görög felségvizeken csak a görög lobogó alatt közlekedő hajóknak engedi meg a nyílt tengeri vontatási szolgáltatások nyújtását² – nem teljesítette a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet³ 1. cikkéből eredő kötelezettségeit.

A vonatkozó közösségi jog

2. Az EK-Szerződés III. címének 3. fejezetében („A személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgása”) a 49–55. cikk vonatkozik a szolgáltatásokra.

3. Az EK-Szerződés 49. cikkének első bekezdése kimondja:

„Az alábbiakban megállapított rendelkezéseknek megfelelően tilos a Közösségen belüli szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó minden korlátozás a tagállamok olyan állampolgárai tekintetében, akik a Közösségnek nem abban a tagállamában letelepedettek, mint a szolgáltatást igénybe vevő személy.”

4. Az EK-Szerződés 51. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságára a közlekedésre vonatkozó cím rendelkezései az irányadók.

1 – Eredeti nyelv: angol.

2 – Írásbeli észrevételeiben a Bizottság kifejtette, hogy keresete a „nyílt tengeri” vontatási szolgáltatásokra vonatkozik. A tárgyaláson azonban előadta, hogy a nemzetközi jog által „nyílt tenger” elnevezéssel jelölt terület (lásd például az ENSZ 1982. december 10-i Tengerjogi Egyezményének [a Montego Bay-i Egyezmény] 37. cikkét) nem azonos a keresetében említett területtel. A Bíróság által feltett további kérdésre a Bizottság előadta, hogy a kereset azokra a vontatási szolgáltatásokra vonatkozik, amelyeket a kikötők határain kívül, de görög felségvizeken fekvő tengeri területeken nyújtanak, kifejezetten beleértve a parti vizeket is. A jelen indítványban ezekre a területekre a „görög felségvizeken belüli nyílt tenger”, a szóban forgó szolgáltatásokra pedig a „görög felségvizeken belüli nyílt tengeren nyújtott vontatási szolgáltatások” megjelöléssel fogok hivatkozni.

3 – 1992. december 7. (HL L 364., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 10. o.).

5. Az EK-Szerződés 54. cikke kimondja:

„A szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó korlátozások eltörléséig a tagállamok ezeket a korlátozásokat állampolgárság vagy lakóhely alapján történő különbségtétel nélkül alkalmazzák a 49. cikk első bekezdése értelmében szolgáltatást nyújtó minden személyre.”

6. A Szerződés harmadik részének V. címében („Közlekedés”) található EK 80. cikk (2) bekezdése kimondja, hogy a Tanács minősített többséggel határozhat arról, hogy lehet-e, és ha igen, milyen mértékben és milyen eljárással, a tengeri és légi közlekedésre vonatkozóan megfelelő rendelkezéseket hozni.

7. A szóban forgó időpontban az EGK-Szerződés 84. cikkének (2) bekezdésében foglalt utóbbi rendelkezés alapján a Bizottság eredetileg egy rendelettervezetet terjesztett a Tanács elé a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a Közösségen belüli tengeri fuvarozásra történő alkalmazásáról⁴. Ezt bizonyos korlátozásokkal a tagállamokon belül, a tagállamok közötti, valamint a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri fuvarozási szolgáltatásokra kívánták alkalmazni. E rendelettervezet elfogadására azonban nem került sor.

4 – A szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tengeri fuvarozásra történő alkalmazásáról szóló tanácsi rendelet tervezete (COM (1985) 90 végleges) (HL 1985., C 212., 4. o.).

8. Ezt követően a Tanács – ugyancsak e felhatalmazás alapján – két kapcsolódó jogszabályt alkotott meg. A 4055/86 rendelet a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításra alkalmazta a szolgáltatásnyújtás szabadságának elvét⁵. A 3577/92 rendelet ezt az elvet a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) alkalmazta.

9. A 3577/92 rendelet vonatkozó preambulumbekezdései a következőképpen szólnak:

„[...]”

mivel a Szerződés 61. cikkével összhangban a tengeri közlekedési szolgáltatások nyújtásának szabadságát a fuvarozásra vonatkozó cím rendelkezései szabályozzák;

mivel a belső piac létrehozásához szükséges a tagállamokon belüli tengeri fuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos korlátozások megszüntetése; [...] a belső piac olyan területen jön létre, ahol biztosított az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgása;

[...]

5 – A tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelet (HL 1986., L 378., 1. o.; magyar nyelvű kiadása 6. fejezet, 1. kötet, 174. o.).

miel e szolgáltatás szabad mozgásának megvalósítása fokozatosan, és nem szükségszerűen megegyező módon megy végbe az összes érintett szolgáltatás esetén, figyelembe véve az egyes speciális szolgáltatások természetét, valamint a Közösségen belüli, különböző fejlettségű gazdaságok által tett erőfeszítések mértékét;

miután a Tanács jóváhagyta ezt a lajstromot.”⁶

[...]

miel a belső piac megfelelő működésének biztosítása iránti igényre való tekintettel, valamint a tapasztalatok fényében az esetleges átalakulásokra, a Bizottság jelentést készít e rendelet végrehajtásáról, és amennyiben szükséges, további javaslatokat nyújt be”.

11. A 3577/92 rendelet 2. cikkének (1) bekezdése szerint a rendelet alkalmazásában:

„»tengeri fuvarozási szolgáltatások egy tagállamon belül (tengeri kabotázs)«, olyan szolgáltatások, amelyeket rendszerint díjazás fejében végeznek, és különösen magukban foglalják:

10. A 3577/92 rendelet 1. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„1993. január 1-jétől a tengeri fuvarozási szolgáltatások (tengeri kabotázs) szabad mozgása érvényes azokra a közösségbeli hajótulajdonosokra, akik egy tagállamban jegyeztették be hajóikat, és ezen tagállam lobogója alatt hajóznak, azzal a feltétellel, hogy ezek a hajók megfelelnek minden előírásnak, amely az adott tagállamban a tengeri kabotázs nyújtására vonatkozik, ideértve az Euros-lajstromozású hajókat is,

(a) kontinentális kabotázs: utasok vagy áruk tengeri fuvarozása a kontinensen található kikötők között, egyazon tagállam kontinensen lévő kikötői között, szigetekeken történő kikötés nélkül;

(b) part menti kereskedelmi hajózási szolgáltatások: utasok vagy áruk tengeri fuvarozása egy tagállam bármely kikö-

6 – Az „Euros” egy tervezett közösségi hajózási lajstrom neve lett volna: lásd a közösségi hajózási lajstrom létrehozásáról és a tengerjáró hajók közösségi lobogó alatti közlekedéséről szóló tanácsi rendeletre vonatkozó javaslatot (COM(1989) 266 végleges). A javaslatot 1997-ben visszavonták (HL 1997. C 2., 2. o.), és ezért az Euros Lajstrom létrehozására nem került sor.

tője vagy a szóban forgó tagállam kontinentális talapzatán fekvő bármely létesítménye vagy építménye között;

(c) szigetközi kabotázs: utasok vagy áruk fuvarozása tengeren:

– egyazon tagállam partvonalán és egy vagy több szigetén fekvő kikötői,

– egyazon tagállam egy vagy több szigetén fekvő kikötői között;

Ceuta és Melilla szigeti kikötőnek tekintendő.”

A vonatkozó nemzeti jog

12. A görög tengerjogi kódex 11. cikke (1) bekezdésének b) pontja a vontatási műveletet, valamint a tengeren való segítségnyújtást felségvizeken a görög lobogó alatt közlekedő hajók számára tartja fenn.

13. A kódex 188. cikkének (2) bekezdése szerint a kikötői vontatóhajóra szóló engedély kiadásának feltételeit, a vontatási szabályzatot, a kötelező vontatás eseteit, a kikötői vizeken és horgonyzóhelyeken való vontatási jogokat, valamint „minden egyéb szükséges részletszabályt” a kikötői hatóság által elfogadott kikötő rendeletben kell megállapítani.

14. A kódex 188. cikkének (3) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A vontatási jog körét, a vontatási műveletek alkalmanként vagy sürgős esetekben más hajók általi végrehajtását és a külföldi lobogó alatt közlekedő vontatóhajókat vagy más hajókat megillető jogokat, valamint minden kapcsolódó részletszabályt elnöki rendelet állapít meg.”

15. A hajóvontatásról szóló 45/83. sz. elnöki rendelet 1. cikkének (1) bekezdése lényegében úgy rendelkezik, hogy a görög felségvizeken található két hely közötti hivatás-szerűen végzett vontatás, valamint az e művelettel közvetlenül összefüggő minden szolgáltatás nyújtása a görög lobogó alatt közlekedő vontatóhajók számára van fenntartva. E vontatóhajókat a hatályban levő szabályozás szerint vontatóhajóként kell lajstromozni, és azoknak az illetékes kikötőhatóság által kiadott engedélyekkel kell rendelkezniük.

16. A kódex 188. cikkének (2) bekezdésében ráruházott jogkörben eljáró illetékes hatóság által elfogadott általános kikötőszabályzat 4. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy az ilyen engedélyt kérelmező hajótulajdonosnak át kell adnia a kikötőhatóság számára az állampolgárságát igazoló okiratot.⁷

Az eljárás

17. 2001. január 18-án az EK 226. cikk első bekezdése alapján a Bizottság felszólító levelet küldött Görögországnak, amelyben kifejtette, hogy álláspontja szerint a tengerjogi kódex 11. cikke (1) bekezdésének b) pontja, továbbá 188. cikkének (2) és (3) bekezdése, valamint a 45/83. sz. elnöki rendelet 1. cikkének (1) bekezdése ellentétes a 3577/92 rendelet 1. cikkével.

18. Görögország a 2001. március 27-én kelt válaszlevelében azzal érvelt, hogy a 3577/92 rendelet nem vonatkozik a vontatási szolgáltatásokra. A rendelet 2. cikkének (1) bekezdése a vontatási szolgáltatásokat és a tengeri segítségnyújtást nem határozza meg tengeri fuvarozási szolgáltatásként; és ezért a vontatási

szolgáltatások nem tartoznak a rendelet hatálya alá. Görögország hozzátette, hogy a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáférésről szóló, nemrégiben született irányelvjavaslatban⁸ a Tanács a Bizottság elé terjesztette a tengeri kikötőkről és a tengeri infrastruktúráról szóló, 1997. decemberi zöld könyvet⁹, amelyben a Bizottság először fejezte ki a kikötői szolgáltatások szabályozására vonatkozó szándékát. Ezért álláspontja szerint ellentmondásos, hogy a Bizottság javaslatot tesz e szolgáltatások nyújtásának szabályozására, miközben azt vizsgálta, hogy a görög szabályozás megfelel-e az adott ágazatra vonatkozó hatályos közösségi jognak. Végül Görögország álláspontja szerint a Bizottság azt is elismerte, hogy a kifogásolt görög jogszabály alapján felmerült helyzethez hasonló állapot áll fenn több más tagállamban is.

19. 2002. július 22-én a Bizottság az EK 226. cikk alapján indokolással ellátott véleményt küldött Görögország részére. Ebben fenntartotta a felszólító levélben kifejtett álláspontját, de azt kiegészítette azzal a további kifogással, hogy az általános kikötőszabályzat 4. cikkének (2) bekezdése is sérti a 3577/92 rendelet 1. cikkét.

20. Az indokolással ellátott véleményre Görögország a 2002. november 13-án kelt levelével válaszolt, amelyben fenntartotta

7 – A 45/83. sz. elnöki rendelet 1. cikkének (1) bekezdése szerint a szóban forgó, állampolgárságot igazoló okirat vélhetőleg a hajó lajstromzásának államához kapcsolódik.

8 – A kikötői szolgáltatások piacára jutásról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó bizottsági javaslat (COM (2001) 35 végleges; HL 2001. C 154., 290. o.).

9 – COM(1997) 678 végleges.

azon álláspontját, miszerint a vontatási szolgáltatások a 3577/92 rendelet értelmében nem minősülnek tengeri fuvarozási szolgáltatásnak.

21. A Bizottság ezért megindította a jelen eljárást. Keresetében (a tárgyaláson tett pontosításra figyelemmel) azt kéri a Bíróságtól, hogy

- állapítsa meg, hogy a Görög Köztársaság
 - mivel görög felségvizeken csak a görög lobogó alatt közlekedő hajóknak engedi meg a nyílt tengeri vontatási szolgáltatások nyújtását – nem teljesítette a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK rendelet 1. cikkéből eredő kötelezettségeit;
- a Görög Köztársaságot kötelezze a költségek viselésére.

22. Görögország azt kéri, hogy a Bíróság a keresetet – mint megalapozatlant – utasítsa el, és a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.

Az ügy érdeméről

23. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az EK 226. cikk szerinti jogvita tárgyát a pert

megelőző eljárás határolja be¹⁰. Az ilyen keresetnek összefüggően és részletesen kell tartalmaznia a kifogásokat, hogy a Bíróság pontosan meg tudja állapítani a felrótt közösségi jogsértés mértékét, amely elengedhetetlen feltétele annak, hogy a Bíróság vizsgálhassa az említett kötelezettségszegés fennállását¹¹. A kérelmeket egyértelműen kell megfogalmazni annak elkerülése céljából, hogy a Bíróság határozatában túlterjeszkedjen a kereseti kérelmen¹².

24. Megjegyzendő, hogy a Bizottság keresetét kizárólag a 3577/92 rendeletre alapította. Fontos, hogy másodlagosan *nem* kérte a Bíróságtól annak megállapítását, hogy az általa kifogásolt görög jogszabály, amely a vontatóhajók között egyértelműen az állampolgárság alapján tesz különbséget, olyan szolgáltatásokat szabályoz, amelyek az alapos elemzés szerint *nem* tengeri fuvarozási szolgáltatások, és ezáltal sérti a Szerződés szolgáltatásnyújtás szabadságával kapcsolatos általános rendelkezéseit (különösen az EK 49. cikk (1) bekezdését vagy az EK 54. cikket) és/vagy az e rendelkezésekkel együttesen értelmezett bármely közösségi jogszabályt (például az EK 12. cikket). A pert megelőző eljárás során és a Bíróság elé terjesztett keresetben felmerült egyedüli kérdés az, hogy a kifogásolt nemzeti jogszabály sérti-e a 3577/92 rendelet 1. cikkét. Ezért a

10 – A 274/83. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 1985. március 28-án hozott ítélet (EBHT 1985., 1077. o.) 19. pontja; a C-191/95. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 1998. szeptember 29-én hozott ítélet (EBHT 1998., I-5449. o.) 55. pontja.

11 – A C-98/04. sz., Bizottság kontra Egyesült Királyság ügyben 2006. május 4-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-4003. o.) 18. pontja.

12 – A C-255/04. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2006. június 15-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-5251. o.) 24. pontja.

Bíróságnak erre a kérdésre kell korlátoznia értékelését. Ebből következően kifejezetten nem teszem fel azt a kérdést, hogy amennyiben a nyílt tengeren nyújtott vontatási szolgáltatások *nem* tartoznak a 3577/92 rendelet hatálya alá, úgy tartoznak-e más közösségi jogszabály hatálya alá.

25. Hasonlóképpen állandó ítélkezési gyakorlat az, hogy a 3577/92 rendelet 1. cikke megfogalmazza a Közösségen belüli tengerikabotázis-szolgáltatás nyújtása szabadságának elvét¹³ – természetesen azzal a feltétellel, hogy a szóban forgó szolgáltatásoknak a rendelet hatálya alá kell tartozniuk. Így az EK 49. cikkben és az EK 51. cikkben megfogalmazott szolgáltatásnyújtás szabadsága elvnek a tengerikabotázis-szolgáltatás területén való alkalmazásának feltételei is meghatározásra kerültek¹⁴. Hasonlóképpen, a Bíróság korábban már mind a 4055/86 rendelettel¹⁵, mind a 3577/92 rendelettel összefüggésben¹⁶ alkalmazta az EK 49. cikkből eredő szabályokat.

26. Számomra egyértelműnek tűnik – és ennek ellenkezőjét Görögország sem állítja komolyan –, hogy *ha* a 3577/92 rendelet hatálya kiterjed a nyílt tengeri vontatási szolgáltatásokra, úgy az ítélkezési gyakorlat alkalmazása alapján a Bíróságnak helyt kellene adnia a keresetnek.

27. Ezért az egyetlen kérdés, amelyen a jelen kereset áll vagy bukik, az az, hogy a 3577/92 rendelet hatálya kiterjed-e a nyílt tengeri vontatási szolgáltatásokra, figyelemmel a rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében foglalt meghatározásra.

A szolgáltatásnyújtás szabadságának általános elve és a „közlekedés területén nyújtott szolgáltatások” közötti kapcsolat

13 – A C-288/02. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2004. október 21-én hozott ítélet (EBHT 2004., I-10071. o.) 29. pontja. A rendelet hatálya tekintettel az így meghatározott szabadságot úgy kell értelmezni, hogy az a tagállamon belüli tengerikabotázis-szolgáltatásokra vonatkozik.

14 – A C-205/99. sz. Analir-ügyben 2001. február 20-án hozott ítélet (EBHT 2001., I-1271. o.) 20. pontja.

15 – Például a C-430/99. és C-431/99. sz., Sea-Land Service és Nedlloyd Lijnen egyesített ügyekben 2002. június 13-án hozott ítélet (EBHT 2002., I-5235 o.) 30–32. pontja.

16 – Például a C-323/03. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2006. március 9-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-2161. o.) 44. és 45. pontja, valamint az azt követő elemzés. Hangsúlyozom a különbséget a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozóan az EK 49. cikkben meghatározott szabályoknak a 4055/86 és a 3577/92 rendelettel összefüggésben történő alkalmazása és magának az EK 49. cikknek az alkalmazása között. Ezt a megkülönböztetést teszi egyértelművé a C-18/93. sz., Corsica Ferries Italia ügyben 1994. május 17-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-1783. o.). Itt az volt a kérdés, hogy a Bíróság által a 4055/86 rendelet hatálya alá tartozónak nyilvánított nemzeti szabályok megfelelnek-e az EK 49. cikknek (akkor még az EK-Szerződés 59. cikkének). A Bíróság alkalmazta a hátrányos megkülönböztetés tilalmának az e cikkben meghatározott elvét, de egyértelműen rögzítette, hogy ezt az EK 51. cikk (1) bekezdése (akkor még az EK-Szerződés 61. cikkének (1) bekezdése), az EK 80. cikk (2) bekezdése (akkor még az EK-Szerződés 84. cikkének (2) bekezdése) és a 4055/86 rendelet 1. cikke alapján tette (lásd az ítélet 22–37. pontját).

28. A szolgáltatások nyújtását általános jelleggel már az EK 49. cikk liberalizálja. Ezt követően a Szerződés kivételt tesz a „közlekedés területén nyújtott szolgáltatások” vonatkozásában, – az EK 51. cikk (1) bekezdésében – jelezve azt, hogy e szolgáltatások nyújtásának szabadságára „a közlekedésre vonatkozó cím rendelkezései az irányadók”. Mivel a szolgáltatások e kategóriája kivételt képez az általános szabály alól, az értelmezés általános elvei szerint azt szűken kell értelmezni. Ez azt jelenti, hogy csak azok

a szolgáltatások esnek a kivétel alá, amelyek lényeges tartalma a „közlekedés”. E szolgáltatások esetében a jelenleg az EK 80. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott különleges rendelkezések szükségesek ahhoz, hogy (például) a szolgáltatásnyújtás szabadsága „általános” szabályai alkalmazhatóak legyenek rájuk.

29. Álláspontom szerint kijelenthető, hogy a közlekedéssel összefüggő, járulékos vagy azt kiegészítő (de attól elkülöníthető) szolgáltatások esetében nincs szükség külön rendelkezésre ahhoz, hogy a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó általános szabályok hatálya alá kerüljenek, mert e szabályok hatálya már eleve kiterjed rájuk. Ez az érv azon szolgáltatások tekintetében tűnhet a legerősebbnek, amelyek csak érintőlegesen kötődnek a közlekedéshez. Talán vannak más olyan szolgáltatások, amelyek oly közvetlenül kötődnek a „lényegi” közlekedési szolgáltatásokhoz, hogy azokat szintén csak az EK 80. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott rendelet alapján kellene (és lehetne) liberalizálni.

30. Mindenesetre a jogbiztonság, a tagállamok kötelezettségeinek megfelelő teljesítése és az átláthatóság érdekében (vagyis azért, hogy a közösségi állampolgárok a Közösségi jog alapján fennálló jogaik körét könnyen megállapíthassák) számomra alapvető fontosságúnak tűnik az, hogy abban a jogszabályban, amelynek célja kifejezetten a szolgáltatásnyújtás szabadságának a „közlekedés

területén” történő *alkalmazása*, a meghatározásoknak világosnak és egyértelműnek kell lenniük az érintett szolgáltatási osztályok beazonosítása tekintetében.

31. Nem titok, hogy vontatási szolgáltatások léteznek. Ezért sajnálatos, hogy a 3577/92 rendelet (így vagy úgy) teljes mértékben hallgat a vontatási szolgáltatásokról.

A 3577/92 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének értelmezése

32. A 2. cikk (1) bekezdése azzal a meghatározással kezdődik, hogy a „»tengeri fuvarozási szolgáltatások egy tagállamon belül (tengeri kabotázs)«, olyan szolgáltatások, amelyeket rendszerint díjazás fejében végeznek”. Nem vitatott a felek között, hogy a szóban forgó vontatási szolgáltatások megfelelnek ennek a feltételnek. A 2. cikk (1) bekezdése ezt követően azt mondja ki, hogy a tengerikabotázs-szolgáltatások „különösen magukban foglalják” e tevékenység következő három kategóriáját: kontinentális kabotázs, part menti kereskedelmi hajózási szolgáltatások és szigetközi kabotázs¹⁷.

17 – Lásd a fenti 11. pontot.

33. Görögország előadása szerint ez a rendelet hatálya alá tartozó tengeri fuvarozási szolgáltatások kimerítő jellegű listája. Az e rendelkezés görög változatában használt kifejezést („ειδικότερα”) úgy kell érteni, hogy „közelebről”, nem pedig úgy, hogy „különösen”. Ha a 2. cikk (1) bekezdését nem kimerítő, hanem példálózó jellegűnek szánták volna, akkor a „mint például” kifejezést használták volna. A 2. cikk (1) bekezdése így csak az áruk vagy utasok fuvarozását magában foglaló tengeri fuvarozási szolgáltatásokra vonatkozik. A vontatás nem tekinthető áruk vagy utasok fuvarozását magában foglaló fuvarozási szolgáltatásnak. Inkább olyan kiegészítő szolgáltatásról van szó, amelynek célja a vontatott hajóban (a továbbiakban: vontatott hajó) bekövetkező kár megelőzése. Ez a vontatott hajó mozgását jelenti, nem pedig a vontatott hajó fedélzetén elhelyezkedő utasok vagy áruk mozgását. A vontatott hajó önmagában nem áru, hanem segítséget igénybe vevő közlekedési eszköz.

34. A Bizottság szerint a „különösen” kifejezés azt mutatja, hogy a 2. cikk (1) bekezdése példálózó jellegű, és hogy a tengeri fuvarozási szolgáltatások abban foglalt meghatározását tágan kell értelmezni. Ennek megfelelően a rendelkezést úgy kell értelmezni, hogy az kiterjed a vontatási szolgáltatásokra, mivel ezek rendszerint díjazás fejében végzett tengeri fuvarozási szolgáltatások.

35. E tekintetben egyetértek a Bizottsággal: nézetem szerint a „különösen” kifejezés azt mutatja, hogy az ott meghatározott jelentés-

sel bíró „kontinentális kabotázs”, „part menti kereskedelmi hajózási szolgáltatások” és „szigetközi kabotázs” kifejezéseket elvileg nem a 3577/92 rendelet értelmében „tengeri fuvarozási szolgáltatásoknak” minősülő szolgáltatások kimerítő jellegű felsorolásának szánták. A 2. cikk (1) bekezdésének általam vizsgált egyéb nyelvi változatai a „különösen” kifejezésnek felelnek meg¹⁸, és nézetem szerint ez azt mutatja, hogy a jogalkotói szándék a 3577/92 rendelet hatálya alá tartozó tengeri fuvarozási szolgáltatások típusainak bemutatására irányult, nem pedig azok kimerítő jellegű meghatározására.

36. Számomra úgy tűnik, hogy a Bíróság a jelen keresetet kétféle módon közelítheti meg. Meghatározhatja azokat a lényeges jellemzőket, amelyeket a 2. cikk (1) bekezdésében foglalt meghatározás egyértelműen tartalmaz, majd felteheti a kérdést, hogy a vontatási szolgáltatások természetüknél fogva olyan szolgáltatások-e, amelyek ezekbe a szolgáltatásokba ésszerűen beolvadnak, és így (még ha a kontinentális kabotázs, a part menti kereskedelmi hajózási szolgáltatások és a szigetközi kabotázs meghatározásai nem fedik is le kifejezetten azokat) a „különösen” kifejezés révén a meghatározás alá tartoznak. Másodlagosan – mint azt a Bizottság hallgatólagosan szorgalmazza –, betöltheti a szövegezési hézagot, és vélheti úgy, hogy a vontatási szolgáltatások „maguktól értetődően” olyannyira a tengeri közlekedés részei és velejárói, hogy a közösségi jogalkotó

18 – Így például spanyolul „en particular”, németül „insbesondere”, franciául „notamment”, olaszul „in particolare”, hollandul „omvatten”, svédül „i synnerhet”.

„bizonyosan” a 3577/92 rendelet 2. cikke (1) bekezdésében foglalt meghatározásba tartozónak szánta azokat, még akkor is, ha azok *nem* rendelkeznek az a), b) és c) alpontokban kifejezetten felsorolt tevékenységek lényeges jellemzőivel.

37. A kabotázsnak a 2. cikk (1) bekezdésében kifejezetten felsorolt három formája azokat az alapvető tevékenységeket jelzi, amelyeket a közösségi jogalkotó „tengeri fuvarozási szolgáltatások” közé sorolandónak tartott. Amellett, hogy rendszerint díjazás fejében végzett szolgáltatásokról van szó, a kontinentális kabotázásban, a part menti kereskedelmi hajózási szolgáltatásokban és a szigetközi kabotázásban közös az, hogy azok (i) „utasok vagy áruk tengeri fuvarozását” jelentik (ii) ugyanazon tagállam két pontja között – akár a kontinensen, egy szigeten vagy a tagállam kontinentális talapzatán fekvő part menti létesítménye vagy építménye között.

38. Ez nem meglepő. Álláspontom szerint a „tengeri fuvarozás” kifejezés természetesen utasok és/vagy rakomány tengeri fuvarozását jelenti egy kiindulási hely és egy célállomás között. Ezt az észrevételt (nevezetesen, hogy mi minősül tengeri fuvarozásnak) megerősíti a 4055/86 rendeletben¹⁹ és a szolgáltatásnyújtás szabadságát a tengeri fuvarozás területén alkalmazó korábbi rendelettervezetben (amely nem került elfogadás-

ra)²⁰ kifejezetten említett tengeri fuvarozási szolgáltatások természetére is.

39. Az e kritériumoknak megfelelő egyéb helyzetek (vagyis utasok vagy áruk tengeri fuvarozása ugyanazon tagállam két pontja között) véleményem szerint a „különösen” kifejezésre tekintettel joggal sorolhatók a rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében foglalt meghatározás alá. A szövegezés szerinti fogalom meghatározás természetes tárgyköre azonban csupán eddig terjed.

40. Válaszában a Bizottság a 3577/92 rendelet értelmezésére vonatkozó saját közleményére²¹ hivatkozott annak bemutatása érdekében, hogy a nyílt tengeri vontatási szolgáltatások a rendelet hatálya alá tartoznak. Önmagában a közlemény azonban nem tartalmaz indokolást arra vonatkozóan, hogy a 3577/92 rendelet 2. cikkének (1) bekezdését miért kellene így értelmezni. Az pusztán

¹⁹ – Hivatkozás a fenti 5. lábjegyzetben: lásd az 1. cikk (4) bekezdésének (a) és (b) pontját.

²⁰ – Hivatkozás a 4. lábjegyzetben. A rendelettervezet 2. cikkének (a)–(d) pontja az alábbiakat említi: „utasok vagy áruk tengeri fuvarozása bármely tagállam kikötői között, beleértve az adott állam tengerentúli területeit is”; „utasok vagy áruk tengeri fuvarozása egy tagállam bármely kikötője vagy a szóban forgó tagállam kontinentális talapzatán fekvő bármely létesítménye vagy építménye között”; „utasok vagy áruk tengeri fuvarozása bármely tagállam kikötője és egy másik tagállam kikötője között”; „utasoknak vagy áruknak valamely tagállamban alapított hajózási társaság általi tengeri fuvarozása egy másik tagállam kikötői és harmadik országbeli kikötők között”.

²¹ – A Bizottság közleménye az Európai Parlament, a Tanács, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága részére a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről, COM(2003) 595 végleges. Lásd különösen a 3.3. pontot.

kijelenti, hogy a szöveget így kell értelmezni. Ez a kérdést nem viszi előbbre.

41. Azt lehet gondolni, hogy az általam alkalmazott szigorúbb megközelítés ellenében áll a Bíróság által a 3577/92 rendelettel kapcsolatban eddig felmerült négy ügyben, nevezetesen az Analir-ügyben, a Bizottság kontra Görögország ügyben, a Bizottság kontra Spanyolország ügyben²² és az Agip Petroli ügyben²³ alkalmazott megközelítéssel. Számomra azonban úgy tűnik, hogy van egy alapvető különbség.

42. A szóban forgó szolgáltatások ezen ügyek mindegyikében kétségkívül a „tengeri kabotázsnak” a 2. cikk (1) bekezdésében foglalt meghatározása alá tartoztak, így azok olyan szolgáltatások voltak, amelyekre a rendelet főszabály szerint vonatkozott. A Bíróság előtt felmerült kérdések a rendelet pontos hatályára vonatkoztak. Szükség van-e a szigetközi kabotázs nyújtásához előzetes hatósági engedélyre, és ha igen, milyen körülmények között (Analir-ügy)? Kezelheti-e Görögország a Peloponnészoszi-félszigetet „sziget”-ként, és alkalmazhatja-e a személyzettel kapcsolatos nemzeti szabályokat a szigetközikabotázis-szolgáltatást nyújtó, 650 bruttó regisztertonna úrtartalomnál nagyobb, közösségi vonalhajózásban részt vevő hajókra (Bizottság kontra Görögország ügy)? A 3577/92 rendelet értelmében a Vigo-öböl „tenger”-nek, míg Vigo, Cangas, Moaña

és a Cies-szigetek „kikötő”-nek minősülnek-e, és így kiterjed-e a rendelet hatálya az állami koncesszió alapján az öblön belül végzett tengeri fuvarozási szolgáltatásokra (Bizottság kontra Spanyolország ügy)? A visszaélések elkerülése végett követelheti-e valamely tagállam azt, hogy a 3577/92 rendelet 3. cikke (3) bekezdésének kedvezményében való részesülés érdekében (lobogó szerinti állam személyzettel kapcsolatos szabályai) a vizein a szigetközikabotázis-utatót követő vagy megelőző nemzetközi út ne legyen ballasztút (Agip Petroli ügy)?

43. Ezzel ellentétben a jelen ügyben a kérdés az, hogy a szóban forgó szolgáltatások egyáltalán a 3577/92 rendelet hatálya alá tartoznak-e. Számomra úgy tűnik, hogy ez a kérdés természetét tekintve különbözik azoktól a kérdésektől, amelyek bizonyos (fogalommeghatározással nem rendelkező) kifejezések értelmezésére vonatkoznak, illetve amelyek a tagállamoknak a rendelettel lefedett kérdések szabályozásával kapcsolatos fennmaradó jogkörét érintik (mint például a visszaélések megelőzése vagy a jogos biztonsági célok követése).

44. Ezért azt vizsgálom, hogy a vontatási szolgáltatások megfelelnek-e a kettős kritériumnak, azaz (i) „utasok vagy áruk tengeri fuvarozását” jelentik-e (ii) ugyanazon tagállam két pontja között, vagy sem.

22 – Hivatkozás megfelelően a fenti 14., 13. és 16. lábjegyzetben.

23 – A C-456/04 sz., Agip Petroli ügyben 2006. április 6-án hozott ítélet (EBHT 2006., I-3395. o.).

A vontatási szolgáltatások természete

45. A vontatás általában nem közvetlen tengeri személy- vagy áruszállítást jelent. A lényege inkább valamely hajó, fűrészköz, platform vagy bója mozgásához való segítségnyújtás²⁴. Általános jelleggel kimondhatjuk, hogy a vontatási szolgáltatások célja különbözik a tengeri kabotázsnak a 2. cikk (1) bekezdésében kifejezetten felsorolt formáinak céljától.

46. A kérdés egy szemléltető példával tehető világossá. Képzeljünk el egy motorhibás olajszállító hajót a Lizard-foktól²⁵ öt tengeri mérföldnyire délnyugatra, 4-es erősségű déli szél, délnyugati hullámverés és a Csatornában kezdődő dagály mellett. A hajó kapitánya kétségkívül sürgősen vontatási szolgáltatást kérne rádión legalább egy tengerjáró vontatóhajótól annak érdekében, hogy a személy-

zet életének, a rakomány elvesztésének, a hajótest károsodásának és a kapcsolódó környezeti károk bekövetkezésének kockázatát elkerülje. Ez a vontatás bizonyosan szükséges volna ahhoz, hogy a hajó biztonságosan be tudja fejezni útját, és a végállomására tudja juttatni olajszállítmányát. Ez azonban rendszerint nem minősülne sem az olaj, sem a tartályhajó „fuvarozásának”. Az olyan vontatóhajó, amely segítséget nyújt valamely hajónak a kormányzásban, póthajtás biztosításával vagy a motor helyettesítésével üzembiztos esetben, segíti az utasokat vagy árukat szállító hajót. Ő maga azonban nem szállítóhajó.

47. Lehetséges, hogy bizonyos helyzetek – például fűrészközt, platformot vagy bóját meghatározott célállomásra vontató tengerjáró vontatóhajó – hasonlóságot mutatnak az általános áruszállítással²⁶. A Bizottság azonban sem keresetében, sem az általa kért határozatban nem kísérel meg különbséget tenni azon különböző tevékenységek között, amelyeket a vontatási szolgáltatásokat végző hajók nyújthatnak. Következésképp álláspontom szerint a Bíróságnak a jelen kereset elbírálásakor a vontatási szolgáltatások általános jellegére kell tekintettel lennie.

24 – Amennyire megállapítottam, a tagállamok nemzeti jogában változó a helyzet. Francia elemzők például azon vitatkoztak, hogy a vontatási szerződés szolgáltatások igénybevételére vonatkozó szerződés (amely alapján a vontatóhajó személyzete a vontatott hajót szolgálja), vagy „fuvarozási” szerződés, amely alapján a vontatott hajó egy „fuvarozótól” (a vontatóhajótól) függ a mozgása tekintetében (lásd Pestel-Debord: „Le remorquage maritime: controverses et contentieux”, *Le Droit Maritime Français* (2003) 324–327. o.). Azonban a vontatási szolgáltatások még ez utóbbi meghatározás alapján sem minősülnek (i) áruk vagy utasok fuvarozásának (mert amit „fuvaroznak”, az a vontatott hajó maga, nem pedig az, ami a fedélzeten van), sem (ii) egy kiindulási pontról egy meghatározott célállomásra történő közlekedésnek. Az angol jog alapján az a vélemény merült fel, hogy a vontatóhajót nem lehet a vontatott hajó fuvarozójaként jellemezni (Davison és Snelson: *The Law of Towage* (1990) 2. o.). A vontatás angol jog szerinti hagyományos meghatározása azt mondja ki, hogy a vontatott hajónak „útja haladásának gyorsításán” kívül nincs másra szüksége a vontatóhajó részéről (uo. 1. o.).

25 – Lizard-fok, Cornwall.

26 – Az ilyen vontatásokra vonatkozó szerződések tárgya azonban gyakran jelentősen összetettebb, mint áruk vagy utasok általános tengeri fuvarozása (lásd a fenti 24. lábjegyzetben hivatkozott Pestel-Debord mű 327–335. oldalát, valamint Davison és Snelson művének 15–30. oldalát).

48. Ha nem tévedek a tekintetben, hogy a 3577/92 rendelet 2. cikkének (1) bekezdése szerinti „tengeri fuvarozási szolgáltatások” körébe utasoknak és/vagy áruknek egy kiindulási hely és egy célállomás közötti tengeri fuvarozása tartozik, akkor ebből az következik, hogy a vontatási szolgáltatások főszabály szerint nem tartoznak e meghatározás körébe.

49. Számomra úgy tűnik, hogy a Bíróságnak nem úgy kell értelmeznie a 3577/92 rendelet 2. cikkének (1) bekezdését, hogy az a tengeri fuvarozási szolgáltatások tagállamokon belüli nyújtásával bármilyen módon összefüggő, járulékos vagy azt kiegészítő valamennyi szolgáltatást jelenti, függetlenül attól, hogy az adott szolgáltatás rendelkezik-e a 2. cikk (1) bekezdésben kifejezetten meghatározott szolgáltatások lényeges jellemzőivel.

50. Először is, ezt az értelmezést nem támasztja alá sem a 3577/92 rendelet preambuluma, sem annak érdemi rendelkezései.

51. A preambulumban alapján egyértelmű, hogy a 3577/92 rendeletnek nem az volt célja, hogy a tengeri fuvarozással kapcsolatos valamennyi szolgáltatás piaca egy csapásra teljes mértékben liberalizálttá váljék. A nyolcadik preambulumbekzdés jelzi, hogy a szolgáltatás szabad mozgásának megvalósítása „fokozatosan, nem pedig szükségszerűen megegyező módon megy végbe az összes érintett

szolgáltatás esetén”. A 10. cikk értelmében a Bizottság minden második évben jelentést nyújt be a Tanácsnak a rendelet végrehajtásáról, és amennyiben szükséges, megteszi a szükséges javaslatokat. Sőt, a Bíróság nemrégiben megerősítette: „emlékeztetni kell arra, hogy a liberalizáció, mint a rendelet célkitűzése [...], amely a tagállamokon belüli tengeri fuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos korlátozások megszüntetésére irányul, még nem teljesült maradéktalanul”²⁷. Látható, hogy a Bizottság nem tett kiegészítő javaslatot arra vonatkozóan, hogy a szolgáltatásnyújtás szabadságát kifejezetten a nyílt tengeren nyújtott vontatási szolgáltatásokra kellene alkalmazni²⁸.

52. Másodszor, ha a 3577/92 rendelet 2. cikkének (1) bekezdését úgy értelmezzük, hogy az a tengeri fuvarozási szolgáltatások tagállamokon belüli nyújtásával bármilyen módon összefüggő, járulékos vagy azt kiegészítő valamennyi szolgáltatást jelenti, akár rendelkezik az adott szolgáltatás az ott kifejezetten meghatározott tengeri kabotázs lényeges jellemzőivel, akár nem, úgy nagyon nehéz – ha nem lehetetlen – lesz a szöveg alapján meghatározni a tengeri fuvarozási szolgáltatások fogalom meghatározásának tényleges hatályát (ez pedig ellentétben áll azzal, hogy a 2. cikk (1) bekezdésének célja az elsődleges fogalom meghatározás). Ez az értelmezés

27 – A fenti 23. lábjegyzetben hivatkozott Agip Petroli ügyben hozott ítélet 13. pontja.

28 – Azzal a feltételezéssel kapcsolatban, hogy egy ilyen javaslatra szükség lenne a szolgáltatások nyújtásának szabadságára vonatkozó szerződéses rendelkezések vontatási szolgáltatásokra való alkalmazhatósága érdekében, lásd a fenti 28. és 29. pontokban írt fejtegetést.

ellentétben áll a jobbiztonság elvével. Ezt a következő módon lehet ellenőrizni.

53. Tegyük fel, hogy úgy értelmezzük a 2. cikk (1) bekezdését, hogy az a tengeri fuvarozási szolgáltatások nyújtásával bármilyen módon „összefüggő”, „járulékos” vagy azt „kiegészítő” valamennyi szolgáltatást jelenti. E nézet alapján nehezen lehetne kizárni a 3577/92 rendelet hatálya alól (például) a következő tevékenységek valamelyikét vagy mindegyikét: hidrográfiai hajók (amelyek a térképek helyesbítéséhez és aktualizálásához szükséges adatokat szolgáltatják), kotróhajók (amelyek a csatornákat tartják tisztán meghatározott mélységig), révkalauzhajók (a révkalauzolás néha lehetséges, néha kötelező), világítóhajók, amelyek tájékoztató jeleket és bójákat helyeznek el (valamennyi elengedhetetlen a tájékoztatáshoz), a hajózási előrejelzésekhez adatokat szolgáltató hajók vagy automata jelentő állomások (a meteorológia a biztonságos hajózás lényeges eleme) és mentőcsónakok (szélsőséges esetekben a végső életmentők). Ezek a tevékenységek olyan szolgáltatásból állnak, amelyek így vagy úgy hozzájárulnak a tengeri fuvarozáshoz. Hol kell tehát meghúzni a határt? Egyértelmű, hogy ez a megközelítés csaknem korlátlan tárgyi hatállyal ruházná fel a 2. cikk (1) bekezdését, és nem lenne tekintettel arra a tényre, hogy annak legfontosabb célja a 3577/92 rendelet hatálya alá tartozó tengeri fuvarozási szolgáltatások meghatározása.

54. Erre tekintettel arra a következtetésre jutottam, hogy Görögország nem sértette

meg a 3577/92 rendelet 1. cikkét azáltal, hogy görög felségvizeken csak a görög lobogó alatt közlekedő hajóknak engedélyezi a nyílt tengeri vontatási szolgáltatások nyújtását, mert a vontatási szolgáltatások jelenleg nem tartoznak a 3577/92 rendelet hatálya alá. A Bizottság nem kérte a Bíróságtól annak megállapítását, hogy az általa kifogásolt nemzeti szabályozás – amely hatásait tekintve egyértelműen az állampolgárság alapján tesz különbséget – a közösségi jog bármely más vonatkozását sértene. Ezért a Bizottság keresetét el kell utasítani.

A költségekről

55. Kérelmében a Görög Köztársaság költségei megtérítését kérte. Nem látok okot a Bíróság általános gyakorlatától való eltérésre. Ezért az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bizottságot a költségek viselésére kell kötelezni.

Végkövetkeztetések

56. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság:

- utasítsa el a keresetet;

- a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.